Deutscher Bundestag **Drucksache 19/10108**
19. Wahlperiode 10.05.2019

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Frank Magnitz, Dr. Dirk Spaniel, Wolfgang Wiehle, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD – Drucksache 19/9642 –

Fragen zu Rückforderungsansprüchen gegen Airbus

Vorbemerkung der Fragesteller

Dem „WESER-KURIER“ vom 4. März 2019 war Folgendes zu entnehmen: „Dass der Großraum-Airbus bald nicht mehr gebaut wird, berührt auch die Steuerzahler: Denn es gab Kredite. Der Staat lotet aus, ob er Geld zurückverlangen kann. Der Konzern wappnet sich schon mal dafür. Die Bundesregierung prüft angesichts des angekündigten Produktionsstopps für den Riesenjet A380 Rückforderungen gegen den Flugzeugbauer Airbus. Die Auswirkungen würden nun analysiert und gemeinsam mit dem Unternehmen erörtert, sagte eine Sprecherin des Wirtschaftsministeriums. Über etwaige weitere Rückforderungsansprüche aus einem Millionen-Darlehen könnten noch keine Auskünfte gegeben werden.“ Und weiter: „Das Ministerium bekräftigte, dass ein seinerzeit für die Entwicklung des A380 gewährtes Darlehen von 942 Millionen Euro bisher zu rund einem Drittel zurückgezahlt wurde. […] Die Rückzahlungen des Kredits erfolgten laufend – gekoppelt an die Auslieferung des A380. […] Airbus hatte Mitte Februar angekündigt, die A380-Produktion mangels Nachfrage einzustellen.“ (dpa; www.weser-kurier.de/deutschland-welt/deutschland-welt-wirtschaft_artikel,-bund-prueft-rueckforderungsansprueche-gegen-airbus-_arid,1811493.html).

1. Sieht die Bundesregierung die Darlehnsforderungen aus dem für die Entwicklung des A380 gewährten Darlehen als gefährdet an?

Es wird auf den Bericht des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie (BMWi) vom 6. März 2019 für die Sitzung des Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages vom 13. März 2019 verwiesen.

2. Beabsichtigt die Bundesregierung vom Kreditvertrag abweichende Rückforderungen, und wenn ja, welche sind das, und wie sind diese begründet?

Ob und welche Rückforderungsansprüche der Bundesrepublik Deutschland zustehen, wird derzeit unter anwaltlicher Einbindung von der Bundesregierung geprüft.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie vom 8. Mai 2019 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

3. Sind nach Auffassung der Bundesregierung Kreditraten an Auslieferungen gebunden?

Airbus hat 2002 zur Teilfinanzierung der Entwicklungskosten des A380 ein bedingt rückzahlbares Darlehen erhalten, so dass bei Auslieferung eines A380 ein bestimmter Darlehensbetrag getilgt wird.

4. Beinhaltet der Kreditvertrag nach Auffassung der Bundesregierung spezielle Klauseln bezüglich der Rückforderungsansprüche für den Fall der Einstellung der A380-Produktion mangels Nachfrage?

Aussagen zu speziellen Klauseln können aufgrund des laufenden WTO-Verfahrens nicht getätigt werden.

5. Wie bewertet die Bundesregierung die Risiken für deutsche Standorte und Arbeitsplätze aus der Einstellung der A380-Produktion (bitte getrennt nach Standorten beantworten)?

Es wird auf den Bericht des BMWi vom 6. März 2019 für die Sitzung des Haushaltsausschusses des Deutschen Bundestages vom 13. März 2019 verwiesen.

6. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus dem Verhältnis der Chancen und Risiken der für die Entwicklung des A380 verwendeten öffentlichen Gelder im Nachgang der Betrachtung?

7. Welche Ausfallszenarien wurden durch die Bundesregierung in diesem Zusammenhang betrachtet?

Die Fragen 6 und 7 werden gemeinsam beantwortet.

Seit den 60er Jahren – noch vor Gründung von Airbus – wird die Entwicklung ziviler Flugzeugprogramme durch die Bundesregierung gefördert. Der Hauptkonkurrent Boeing treibt die Entwicklung seiner Flotte bis heute mit erheblicher staatlicher Unterstützung voran. Durch das europäische Gemeinschaftsprojekt Airbus konnte das Monopol der US-amerikanischen Hersteller Boeing und McDonnell Douglas endgültig gebrochen und der europäische Flugzeugbau als wichtige Schlüsseltechnologie gesichert werden. Heute befindet sich der europäische Flugzeugbau mindestens auf Augenhöhe mit dem US-amerikanischen.

Zwischen 1967 und 1998 wurden durch den Bund Entwicklungskostenzuschüsse für die Flugzeugprogramme A300, A310, A320 und A330/A340 geleistet. Alle Zahlungs- und sonstigen Ansprüche des Bundes aus diesen Verträgen wurden durch Airbus abschließend erfüllt. Um Wettbewerbsgleichheit auf internationaler Ebene zu wahren (nicht nur Boeing, sondern alle Hersteller von zivilen Großraumflugzeugen weltweit werden staatlich gefördert) hat Airbus 2002 und 2010 außerdem Darlehen zur Teilfinanzierung des A380 und des A350XWB erhalten. Dass das A380-Programm auch Risiken beinhaltet, war von Anfang an klar und mit ein Grund dafür, dass das ERP-Sondervermögen durch eine Verwaltungsvereinbarung des Bundes von Risiken freigestellt wurde. Die schwierige Programmentwicklung war seit 2015 bekannt. Die Bundesregierung hat deshalb eine Restrukturierung des A380-Darlehens durchgesetzt und die Risiken für den Bund dadurch erheblich verringert.

Airbus beschäftigt heute in Deutschland rund 50 000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und verfügt über wichtige Entwicklungs- und Produktionsstätten, die starke industrielle Zugpferde für die lokalen Luftfahrtindustriecluster in Deutschland sind. Die Arbeitsplatzverpflichtungen, die Airbus im Rahmen des A380-

Darlehensvertrags bis 2013 eingegangen ist, wurden alle erfüllt. Die industriepolitischen Implikationen des A380-Produktionsstopps scheinen beherrschbar. Siehe dazu auch den Bericht des BMWi vom 6. März 2019 für die Sitzung des Haushaltsausschusses des Deutschen Bundestages vom 13. März 2019.

8. Sieht die Bundesregierung Transparenzdefizite, wenn hinter verschlossenen Türen ohne Beteiligung der parlamentarischen Opposition über öffentliche Gelder von mehreren hundert Millionen Euro verhandelt wird?

   Falls nicht, was versteht die Bundesregierung unter Transparenzdefiziten?

Zu Zuwendungen, Aufträgen, Darlehen, Bürgschaften u. Ä., die die Airbus-Gruppe aus dem Bundeshaushalt erhält, hat die Bundesregierung dem Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages auf Basis seiner Beschlüsse (Bundestagsdrucksache 18(8)1904 und 18(8)3909) regelmäßig Bericht erstattet. Zuletzt wurde dem Haushaltsausschuss am 13. März 2019 zum aktuellen Stand des A380-Programms vorgetragen.

9. Hat die Sicherung der betroffenen Deutschen Arbeitsplätze für die Bundesregierung im Falle einer Interessenabwägung Vorrang?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 6 und 7 verwiesen.

10. Wo fand nach Kenntnis der Bundesregierung die Wertschöpfung beim Bau des A380 statt?

11. Sollte die Wertschöpfung in Frankreich liegen, welche Möglichkeiten der Kompensation für die Bundesrepublik Deutschland gibt es, und welche davon wurden ausgeschöpft?

Die Fragen 10 und 11 werden gemeinsam beantwortet.

Die Wertschöpfung für das A380-Programm findet entsprechend der jeweiligen Arbeitspakete in den vier Airbus-Nationen Deutschland, Frankreich, Spanien und Vereinigtes Königreich statt. Endfertigungslinien für den A380 stehen in Hamburg und Toulouse. In Deutschland werden folgende Teile produziert: Rumpfsektion (Hamburg), Seitenleitwerk (Stade), Hochauftriebssystem, Frachtladesystem (Bremen), Türen (Donauwörth), Fußboden, Frachtraumverkleidung, Umrüstung der Flügelklammern (Dresden). Zudem ist eine Reihe deutscher Zulieferer in die A380-Produktion eingebunden. Was die industriepolitischen Auswirkungen des A380-Produktionsstopps und die Risiken für die Arbeitsplätze in Deutschland betrifft, wird auf den Bericht des BMWi vom 6. März 2019 für die Sitzung des Haushaltsausschusses des Deutschen Bundestages vom 13. März 2019 verwiesen.

12. Wie viele und welche Haftungen hat die Bundesrepublik Deutschland in Bezug auf das Projekt A380 übernommen?

Es wird auf den Bericht des BMWi vom 6. März 2019 für die Sitzung des Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestags vom 13. März 2019 verwiesen.

13. Wie viele und welche Haftungen hat nach Kenntnis der Bundesregierung die Republik Frankreich in Bezug auf das Projekt A380 übernommen?

Mit Bezug auf das A380-Darlehen sind separate vertrauliche Verträge zwischen den einzelnen Airbusländern und Airbus geschlossen worden. Belastbare Informationen zu den Vertragsdetails der einzelnen Staaten liegen nicht vor.

14. Welche Haftungen für Kredite über 10 Mio. Euro hat die Bundesregierung in der 17. Wahlperiode übernommen?

    Welche laufen noch?

15. Welche Haftungen für Kredite über 10 Mio. Euro hat die Bundesregierung in der 18. Wahlperiode übernommen?

    Welche laufen noch?

16. Welche Haftungen für Kredite über 10 Mio. Euro hat die Bundesregierung in der 19. Wahlperiode übernommen?

    Welche laufen noch?

Die Fragen 14 bis 16 werden gemeinsam beantwortet.

Es wird davon ausgegangen, dass in den Fragen jeweils Haftungen für Kredite an Airbus gemeint sind.

Zu Zuwendungen, Aufträgen, Darlehen, Bürgschaften u. ä., die die Airbus-Gruppe aus dem Bundeshaushalt erhält, hat die Bundesregierung dem Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages auf Basis seiner Beschlüsse (Bundestagsdrucksache 18(8)1904 und 18(8)3909) regelmäßig Bericht erstattet. Die entsprechenden Berichte liegen dem Deutschen Bundestag zu den Jahren 2014 (Bundestagsdrucksache 18(8)2205), 2015 (Bundestagsdrucksache 18(8)3282) und 2016/2017 (Bundestagsdrucksache 19(8)1444) vor. 2018 und 2019 sind keine Kredite an Airbus gewährt worden.

Darüber hinaus haftet der Bund für das Ausfallrisiko eines bedingt rückzahlbaren Darlehens an Airbus in Höhe von 500 Mio. Euro zwecks Fortführung der Entwicklung und Beschaffung des Großraumtransportflugzeuges A400M; das Darlehen läuft noch (Ausschussdrucksache 17(8)2850 bzw. 17(8)2902 (neu) zur BMF-Vorlage Nummer 183/10 VS-NfD).

17. Wurde nach Kenntnis der Bundesregierung ein möglicher Kreditausfall des Projektes A380 im Haushaltsgesetz berücksichtigt und eingepreist?

Für eventuelle Ausfälle beim ERP-Sondervermögen ist im Haushaltsgesetz 2002 im Einzelplan 09, Kapitel 0902, Titel 870 91 (Ausgaben für die Inanspruchnahme aus der Verwaltungsvereinbarung mit dem ERP-Sondervermögen zur Förderung der Entwicklungskosten des Airbus A 380) eine Verpflichtungsermächtigung für künftige Haushaltsjahre in Höhe von 1 790 Mio. Euro ausgebracht worden. Auf dieser Grundlage wurde zwischen dem BMWi, dem Bundesministerium der Finanzen und dem ERP-Sondervermögen eine „Verwaltungsvereinbarung zur Absicherung der Finanzierung der Entwicklungskosten des Airbus A 380“ geschlossen.

18. Hat die Bundesregierung versucht, ihr Haftungsrisiko beim Projekt A380 mithilfe eines Credit-Default-Swaps, einer Restschuldversicherung oder einem ähnlichen Finanzprodukt zu minimieren?

Das Haftungsrisiko beim Projekt A380 ist nicht mithilfe von Finanzprodukten minimiert worden.

19. Wenn die Bundesregierung nicht versucht hat, ihr Haftungsrisiko beim Projekt A380 mithilfe eines Credit-Default-Swaps, einer Restschuldversicherung oder einem ähnlichen Finanzprodukt zu minimieren, warum nicht?

Bei Credit-Default-Swaps und Restschuldversicherungen handelt es sich in der Regel um standardisierte Finanzprodukte, welche auf Emittentenrisiken abstellen. Solche Finanzprodukte stehen auf Projektebene der Teilfinanzierung von Entwicklungskosten regelmäßig nicht zur Verfügung.



Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333